



Milano prima grande città con un piano di trasporti comunale

Come sono stati affrontati i problemi del traffico e della viabilità e quelle dello Stato

Il tracciato della terza linea metropolitana - Un programma per creare sedici grandi parcheggi

La Milano degli anni Ottanta camminerà con «le ruote» del piano dei trasporti. Il capoluogo lombardo è la prima tra le città italiane che si è dotata di uno strumento di programmazione per affrontare il problema della mobilità all'interno di una grande area metropolitana. Il piano dei trasporti approntato dalla Giunta è stato approvato dal Consiglio comunale il 28 marzo scorso. Da quel giorno ad oggi l'amministrazione è impegnata nel cominciare a tradurre in opere concrete le indicazioni che esso contiene.

PASSANTE FERROVIARIO - È la novità principale contenuta nel piano. Con esso si realizza una «rivoluzione» del sistema ferroviario milanese. L'obiettivo è integrare il trasporto su rotaia con gli altri mezzi (ATM e metropolitana). Il progetto in sintesi, è questo: collegare la stazione di Porta Vittoria con quella di Porta Garibaldi. Come? Con un lungo tunnel sotterraneo - tipo quello della MM - all'interno del quale scorrono i treni delle ferrovie dello Stato e delle «Nord». Per la prima volta nella sua storia Milano sarà quindi attraversata dai treni pendendo al suo caratteristico «stazione di testa».

I vantaggi sono evidenti: i pendolari soprattutto potranno scegliere con più comodità la fermata in cui scendere. Da notare che anche i milanesi potranno utilizzare il «passante» come qualsiasi altro mezzo ATM. Il costo del biglietto infatti, sarà identico a quello della metropolitana o dei mezzi superficiali (s'intende: su percorso urbano). Guardando più da vicino il tragitto della nuova sotterranea, partendo dalla stazione Garibaldi, la prima fermata in cui si potrà scendere sarà in piazza della Repubblica. La seconda uscita

sarà all'altezza di viale Tunisia; la terza in viale Pieno. Quindi, il treno arriverà alla stazione di porta Vittoria. Qui i convogli torneranno a rivedere la luce naturale per proseguire la loro corsa verso il Sud. I più interessati al «passante» come abbiamo già detto saranno i pendolari e sono settantamila i lavoratori che quotidianamente con le «Nord» o con le FS, vengono a riempire fabbriche e uffici del capoluogo. Per loro la possibilità di scegliere dove scendere sono pochissime. Con il risultato, da una parte di costringerli a maggiori disagi, dall'altra a scartare sui mezzi dell'ATM o della MM un «concentrato» di utenza che provoca disservizio e in un certo senso anche spreco.

È il vicesindaco Vittorio Koracich a ricordare anche la carica di assessore ai trasporti a ricordare però che per sfruttare tutte le potenzialità di servizio che il «passante» offre è indispensabile un'altra «riforma». Ovvero, superare quella «storica» separazione tra ferrovie Nord e ferrovie dello Stato.

Il piano dei trasporti in questo senso prevede già una soluzione organica: il collegamento della stazione Bovisa delle «Nord» e il «passante» permetterà sia di risolvere i problemi di carico del nodo ferroviario di Milano, sia di unificare i servizi offerti dalle reti delle Ferrovie dello Stato e delle «Nord». C'è anche da sottolineare che il «passante» costituisce, economicamente, un affare. Infatti si è già calcolato che quando funzionerà, a fronte di un maggior costo di esercizio dei servizi ferroviari pari a circa 28 miliardi, sulla spesa delle autolinee si risparmierebbero 34 miliardi.

METROPOLITANA - Il traguardo fissato dal piano dei trasporti è di offrire al milanese una rete sotterranea lunga quasi 52 chilometri (51,760 per l'esattezza) con 72 stazioni. Il che equivale quasi al raddoppio della sua attuale lunghezza. Ora infatti, la MM è lunga 28 chilometri con 42 stazioni. Bisogna però subito dire che entro due anni sarà già lunga 36 e mezzo in quanto a quelle da realizzare sono aperti al pubblico i nuovi prolungamenti attorno ai quali si sta lavorando. La «linea 1» raggiungerà il Gallarate (e Ovest) e Sesto San Giovanni (a Nord).

Sulla «linea 2», entro la fine dell'81, la stazione Cadorna delle Nord sarà collegata a quella di porta Genova con stazioni intermedie a S. Ambrogio e a S. Agostino. Poi la metropolitana si snoderà fino a raggiungere piazza Abbiategrasso per intercettare con l'Autostrada dei Fiori. Un «servizio» che interverrà gli automobilisti a rinunciare alla macchina per raggiungere il centro con un mezzo altrettanto veloce. Nel pressi del capoluogo inoltre verranno realizzati due parcheggi, uno di mille e l'altro di 350 posti. A Nord-Est della «linea 2» si sta lavorando per raggiungere Bettolino per raggiungere Bettolino Freddo di Cologno Monzese e Villa Fornaci. Entrambe le località saranno raggiungibili con la «MM» entro la fine dell'80.

Sul fronte della metropolitana il piano dei trasporti contiene un'altra novità importante: la costruzione di una terza linea MM. Il tracciato della nuova sotterranea è stato stabilito dal computer che ha scelto tra parecchie alternative tenendo conto per ognuna dei suoi utenti potenziali. Alla fine l'indicazione del cervello elettronico del Comune è emersa precisa. Milano ha bisogno di una linea «MM» che congiunga il

Sud della città al centro per poi allacciarsi alla Stazione centrale (i cantieri potrebbero aprirsi prima della fine dell'anno).

PARCHEGGI - Quotidianamente (domenica esclusa) a Milano si muovono con ogni mezzo pubblico e privato, 855 mila persone, nella stragrande maggioranza lavoratori e studenti. Una massa di persone che si può suddividere in due categorie: i residenti e i pendolari. Questi ultimi sono quasi 270 mila, 63 mila dei quali arrivano in auto, gli altri con mezzi collettivi (treno o pullman).

Il problema è che questa enorme mobilità di persone e mezzi si concentra in poche ore della giornata mettendo alla frusta il pubblico sistema di trasporto e la stessa rete stradale calcolando che ogni mattina la città viene «invasa» da una ondata di 350 mila auto. Ecco, allora, che il piano dei trasporti oltre allo sviluppo della rete metropolitana e oltre al «passante ferroviario» indica un terzo obiettivo: la creazione di sedici grandi parcheggi periferici. Distribuiti a corona nei posti chiave della città, vicino ai punti di maggiore interscambio. Complessivamente risulteranno a contenere 15.300 posti macchina. Verranno realizzati in prevalenza, in corrispondenza del capoluogo della MM. Ad esempio a Molino Dorino, al confine di Milano con Cologno Monzese e Lampugnano; a Quarto Oggiaro, ad Affori, a Bruzzano, in piazza I. Maggio a Sesto San Giovanni (dove terminerà la linea 1) a Bettolino Freddo di Cologno Monzese, a Villa Fornaci di Gessate, al Forlanini, a Rogoredo (al capoluogo della MM «linea 3») in fondo a via Ripamonti, all'imbocco dell'Autofori e in via Bisceglie (che sarà toccata dal secondo ramo della «linea 1»).

Gli aeroporti di Milano

Programmi di ristrutturazione per far fronte alle esigenze del traffico aereo in costante aumento

Artigianato negli anni 50 in un'area di 25 ettari, questa in sintesi la storia della S.E.A., la Società che gestisce gli aeroporti di Linate e della Malpensa che costituiscono il cosiddetto sistema aeroportuale milanese.

Nata da una felice intuizione, la SEA ha anticipato le soluzioni gestionali che, nel corso degli anni, sono state adottate altrove: la centralizzazione delle responsabilità e la unicità e la standardizzazione dei servizi.

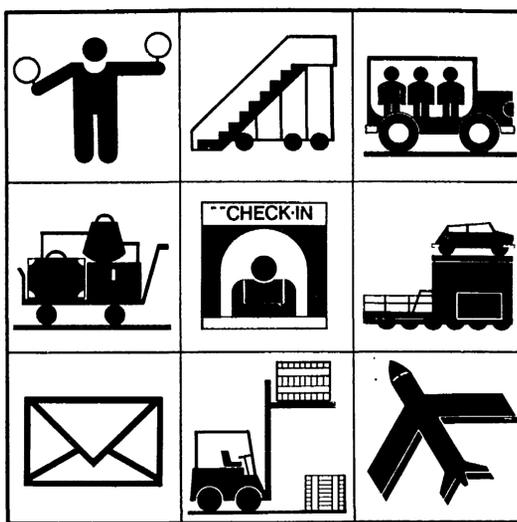
La Società milanese, il cui capitale sociale appartiene all'84,5% al Comune di Milano, ha dovuto affrontare nel corso degli anni non poche difficoltà derivanti soprattutto dai problemi di natura economica finanziaria. E' bene ricordare infatti come, per la prima volta nel 1973 la SEA, che sino allora aveva effettuato i propri investimenti senza il benché minimo contributo statale, abbia visto legittimati i propri diritti proponendo ad ottenere nell'ambito della legge 825 «interventi urgenti ed indispensabili alla rete aeroportuale italiana» un finanziamento di 10.000 miliardi; la suddetta legge veniva poi rivista nel 1975 e alla SEA assegnati ulteriori 7.280 miliardi.

La continua evoluzione del traffico (nel 1978 a Linate: 5.148.600 passeggeri, 78.016 movimenti di aerei, 61.007,793 chilogrammi di merce; a Malpensa: 1.257.105 passeggeri, 14.118 movimenti di aerei, 47.194,161 chilogrammi di merce) ha da tempo posto in evidenza la urgente necessità di adeguare le attuali strutture ricettive. Da parecchi anni la SEA aveva indicato come il futuro del trasporto aereo in Lombardia avrebbe dovuto trovare il suo sbocco naturale sull'aeroporto della Malpensa. Oggi, dopo non poche polemiche, anche a livello nazionale è stata riconosciuta questa esigenza tanto che nell'ottobre 1978, alla Conferenza Nazionale dei Trasporti, l'allora Ministro dei Trasporti assunse l'impegno di finanziare la realizzazione del nuovo aeroporto in-

tercontinentale «Malpensa Sud-Ovest», attraverso un progetto finalizzato per il quale il Governo aveva già approntato un apposito disegno di legge che stanziava 600 miliardi per l'ammodernamento e la riqualificazione delle infrastrutture aeroportuali di Fiumicino e di Malpensa, dei quali 284 miliardi per l'aeroporto intercontinentale della Lombardia.

La crisi di Governo in atto ne ritarda ora l'iter, ma è importante sottolineare come finalmente si sia preso atto delle esigenze aeroportuali di Milano anche presso le sedi decisionali centrali.

I programmi più immediati della Società milanese, che ha chiuso il bilancio del 1978 in sostanziale pareggio nonostante le solite limitazioni di natura tariffaria (prezzi politici e diritti aeroportuali estremamente bassi rispetto alle medie europee) prevedono per Linate una ristrutturazione della attuale aerostazione passeggeri che vedrà concentrati tutti gli arrivi al piano terra e le partenze al piano superiore, con un aumento degli spazi aperti al pubblico del 65%. Per Malpensa, a di là del progetto del nuovo aeroporto intercontinentale, la SEA prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato da riservare esclusivamente ai passeggeri in arrivo e la destinazione della attuali aerostazioni, opportunamente ingrandite, al traffico in partenza; questo programma discende anche dal fatto che nel 1981, allorché entreranno in funzione sulle rotte di Milano gli Airbus acquistati dall'Alitalia, il traffico internazionale verrà trasferito da Linate alla Malpensa. Non si tratta di programmi ambiziosi o campaliistici ma di urgenti ed indispensabili interventi se si vuole che Milano e la Lombardia non rimangano isolati, se si vuole continuare a volare ed a rimanere inseriti nella rete di rotte aeree attraverso la quale corre gran parte dell'economia del Paese.



SISTEMA AEROPORTUALE MILANESE AEROPORTI LINATE MALPENSA

SEA

Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.

PRESIDENZA - DIREZIONE GENERALE: 20090 AEROPORTO LINATE

Il piano dei trasporti di Milano riflessi sui servizi del A.T.M.

Il Piano dei Trasporti recentemente approvato dall'Amministrazione Municipale rappresenta lo strumento operativo con il quale verranno affrontati i problemi della mobilità nell'area milanese.

Il Piano è il risultato di più di un anno di attività di un gruppo di lavoro nel quale sono rappresentati tutti gli enti interessati al problema. Questo metodo di lavoro ha consentito un notevole approfondimento dei diversi aspetti, superando lo

strettamente settoriale. L'idea guida del Piano è stata quella di risolvere i problemi urbani nel quadro comprensoriale e regionale così da realizzare un continuo tra la città ed il suo hinterland che rappresenti uno degli obiettivi fondamentali per un corretto sviluppo economico e sociale dell'area milanese.

Il Piano vuole affermare la priorità del trasporto pubblico per conseguire condizioni più efficienti ed omogenee di mobilità, attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto rapido di massa: il passante ferroviario, la nuova terza linea metropolitana, il completamento delle due linee già in esercizio; la razionalizzazione e progettazione degli assi principali della rete di superficie per conseguire benefici diffusi su ampie porzioni del territorio cittadino; la formazione di un sistema di mobilità integrato tra

mezzo pubblico e mezzo privato; lo sviluppo del trasporto rapido di massa; il passante ferroviario, la nuova terza linea metropolitana, il completamento delle due linee già in esercizio; la razionalizzazione e progettazione degli assi principali della rete di superficie per conseguire benefici diffusi su ampie porzioni del territorio cittadino; la formazione di un sistema di mobilità integrato tra

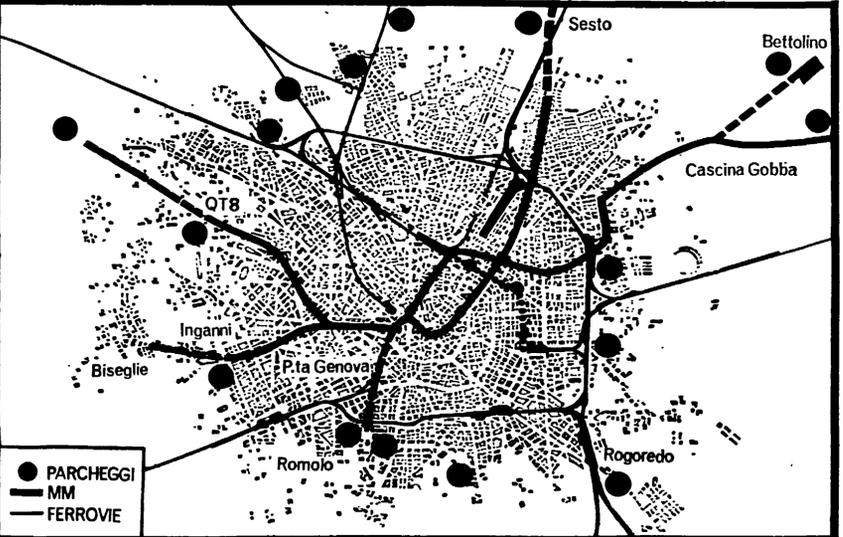
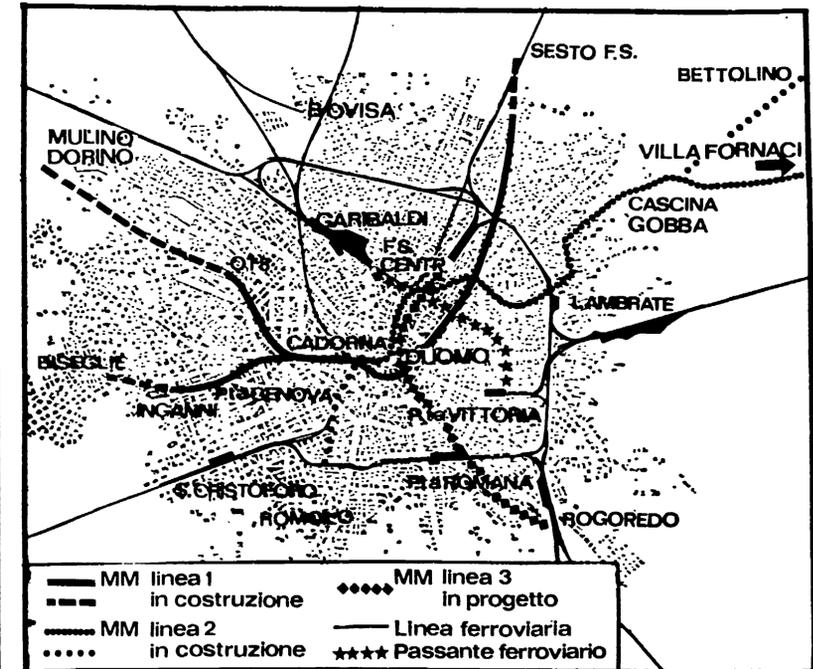
mezzo pubblico e mezzo privato; lo sviluppo del trasporto rapido di massa; il passante ferroviario, la nuova terza linea metropolitana, il completamento delle due linee già in esercizio; la razionalizzazione e progettazione degli assi principali della rete di superficie per conseguire benefici diffusi su ampie porzioni del territorio cittadino; la formazione di un sistema di mobilità integrato tra

Minori invece sono gli effetti sul sistema urbano derivanti dal passante ferroviario e dal completamento delle due linee metropolitane in esercizio. Il passante ha infatti prevalentemente la funzione di meglio connettere la Regione in generale e l'area milanese in particolare facendo in modo che i pendolari possano distribuirsi in maniera ottimale sulla rete urbana, in quanto viene messa a loro disposizione una pluralità di punti di connessione con la rete urbana.

I prolungamenti alle linee metropolitane esistenti non modificano la struttura portante del sistema, ma determinano quasi sempre solo una razionalizzazione della rete in zone periferiche. Hanno per contro notevole peso nella integrazione con la viabilità in quanto raggiungono aree libere in prossimità delle grandi arterie di penetrazione dove sarà possibile fermare parte del traffico privato che oggi penetra fino nel cuore della città.

La terza linea metropolitana si inserisce invece sulla direttrice Rogoredo-Centro, notevolmente trafficata lungo la quale sostituirà l'attuale sistema di superficie. Parimenti la sua prosecuzione verso Stazione Centrale sostituirà le linee di superficie che oggi insistono sul tratto Duomo-Centrale.

Questi effetti della rete metropolitane portano ad una ricomposizione complessiva della rete di superficie e di quella tranviaria in particolare. Il Piano individua le conseguenze sulla rete principale e definisce contestualmente la nuova struttura della rete di superficie insieme del passante della rete metropolitana e delle principali linee di superficie. Per queste ultime, per conseguire prestazioni il più omogenee possibile, il Piano prevede una adeguata protezione delle sedi di scorrimento. La rete tranviaria fino ad oggi contenuta prettamente nell'ambito urbano, si proietterà invece all'esterno realizzando collegamenti, su sede protetta e con caratteristiche di servizio urbano, con i Comuni di Cinisello e Rozzano ambedue fortemente dipendenti da Milano.



Le prospettive di sviluppo della rete su ferro (FS-FNM e MM), con la costruzione di una terza linea metropolitana, i prolungamenti delle linee esistenti e la costruzione di un passante ferroviario, portano ad una migliore integrazione fra l'area urbana e l'hinterland.

La costruzione di una cerchia di parcheggi ed aerostazioni in corrispondenza di punti periferici della rete ferroviaria e metropolitana, tende a limitare l'afflusso di veicoli nell'area urbana, nell'intento di migliorare le condizioni viabilistiche cittadine, con effetti benefici anche sull'esercizio dei servizi pubblici urbani.